

12 Φεβρουαρίου, 1942



Επικήδειος Λόγος του Αρχηγού και  
Καγκελάριου του Ράιχ Αδόλφου Χίτλερ  
στη κηδεία του θανάτου  
του Υπουργού του Ράιχ, Δρ. Τσιτ



**12 Φεβρουαρίου, 1936**  
**Επικήδειος Λόγος του Καγκελάριου του**  
**Ράιχ και Αρχηγού Αδόλφου Χίτλερ**  
**στην κηδεία του θανάτου**  
**του υπουργού του Ράιχ Δρ. Τοτ.**





**Φριτς Τοτ**  
**(4 Σεπτεμβρίου 1891 – 8 Φεβρουαρίου 1942)**

Ο Φριτς Τοτ ήταν Γερμανός μηχανικός και εξέχουσα φυσιογνωμία του Εθνικοσοσιαλιστικού Κόμματος. Στις 5 Ιανουαρίου 1923 έγινε μέλος του Κόμματος. Το 1931 εντάσσεται, με το βαθμό του Συνταγματάρχη (Oberführer), στα SA (Sturmabteilung) του Κόμματος. Ο Αρχηγός μετά την ανάληψη της εξουσίας (1933) τον ονόμασε Γενικό Επιθεωρητή των Γερμανικών Αυτοκινητοδρόμων και λίγο καιρό αργότερα, το ίδιο έτος, ονομάζεται «Διευθυντής του Κεντρικού Γραφείου Τεχνικών Υπηρεσιών της Διοίκησης του Ράιχ». Προκειμένου να μπορέσει να πραγματοποιήσει τις κατασκευές που έχει σχεδιάσει, ίδρυσε, το 1938 την Οργάνωση Τοτ, στην οποία συγχωνεύει ιδιωτικές και κρατικές εταιρείες και την Υπηρεσία Εργασίας του Ράιχ (Reichsarbeitsdienst). Στις 17 Μαρτίου 1940 διορίστηκε από τον Αρχηγό Υπουργός Εξοπλισμών και Πολεμοφοδίων.

Το 1941, διορίστηκε Γενικός Επιθεωρητής Υδάτων και Ενέργειας (Generalinspekteur für Wasser und Energie). Παράλληλα, ανέλαβε την ανασυγκρότηση των υποδομών στο Ανατολικό μέτωπο, κύρια την επίλυση των προβλημάτων που δημιουργούσε η σχεδόν ολοσχερής απουσία αυτοκινητοδρόμων, αλλά και το σιδηροδρομικό δίκτυο της ΕΣΣΔ, το οποίο είχε γραμμές μικρού πλάτους και το ανάλογο τροχαίο υλικό ήταν ολοσχερώς ανεπαρκές. Ο Τοτ προσπάθησε να επιλύσει το πρόβλημα αυτό τοποθετώντας μονή σιδηροτροχιά παράλληλα με τις υπάρχουσες.

Στις 8 Φεβρουαρίου 1942 ύστερα από μια ακόμη συνάντηση με τον Αρχηγό στην περιοχή του Ράστενμπουργκ (Ανατολική Πρωσία), ανέβηκε σε ένα Junkers Ju52 για να επιστρέψει στο Βερολίνο. Το αεροσκάφος του εξερράγη και κατέπεσε, με αποτέλεσμα ο Τοτ να σκοτωθεί.

Η σορός του μεταφέρθηκε στο Βερολίνο, όπου το Κόμμα του επεφύλαξε κηδεία με όλες τις τιμές, στην οποία ο Αρχηγός, εκφωνώντας τον επικήδειο, του έπλεξε θερμό εγκώμιο και του απένειμε το παράσημο της «Γερμανικής Τάξεως». Τάφηκε στο Νεκροταφείο της Σαρνχορστ-Στράσσε (Scharnhorst-Strasse) του Βερολίνου.



Αγαπητοί πενθούντες! Αγαπητή κυρία Τοτ!

Είναι πολύ δύσκολο για μένα να τιμήσω έναν άνθρωπο του οποίου οι πράξεις μιλούν πιο καθαρά και πιο δυνατά για αυτόν από ό,τι θα μπορούσαν ποτέ τα λόγια. Όταν λάβαμε τη φοβερή είδηση του ατυχήματος στο οποίο έπεσε θύμα ο αγαπητός μας κομματικός σύντροφος Δρ. Τοτ, πολλά εκατομμύρια Γερμανοί πιθανότατα είχαν την ίδια αίσθηση αυτού του κενού που νιώθουμε πάντα όταν ένας αναντικατάστατος άνθρωπος φεύγει από τους συνανθρώπους του. Όμως όλος ο γερμανικός λαός γνωρίζει ότι ο θάνατος αυτού του ανθρώπου σημαίνει αναντικατάστατη απώλεια για εμάς. Και δεν είναι μόνο η δημιουργική προσωπικότητα που έχει φύγει ανάμεσά μας, αλλά είναι και ο γενναίος άνθρωπος και ο αξέχαστος σύντροφος του οποίου η αποχώρηση μας πλήττει τόσο πολύ.

Ο Δρ. Τοτ ήταν εθνικοσοσιαλιστής και δεν ήταν μόνο διανοητικά από τη στιγμή που απέκτησε για πρώτη φορά γνώση του κινήματος, αλλά και με όλη του την καρδιά. Η πρώτη επαφή του με το κόμμα το έτος 1922, η πρώτη συνάντησή μαζί μου, όχι μόνο έφερε αυτόν τον άνθρωπο σε μένα αμέσως, αλλά τον υποχρέωσε επίσης να σταθεί σε αυτό που ένιωθε ότι ήταν το μόνο μέσο μιας γερμανικής αναγέννησης. Για τον τεχνικό και μηχανικό, που αναγκάστηκε προσωρινά να κερδίσει το ψωμί του με τη δουλειά των χεριών του, η σύνδεση μεταξύ της εθνικής και της κοινωνικής ιδέας δεν ήταν ούτε πρόβλημα ούτε ερώτηση, αλλά το κατηγορηματικό καθήκον να αγωνιστεί για μια αληθινή γερμανική ανάσταση, η οποία έπρεπε να είναι κάτι περισσότερο από μια απλή αποκατάσταση μιας μορφής κράτους που είχε ήδη αποδειχθεί ότι είχε ξεπεράσει τον εαυτό της μέσα από την κατάρρευση. Ήδη από το 1922 ήταν ξεκάθαρο σε αυτόν τον άνθρωπο ότι ο στόχος της γερμανικής εξέγερσης δεν θα μπορούσε να είναι η αποκατάσταση διαλυμένων παλαιών μορφών, αλλά η επανάσταση του γερμανικού πνεύματος, της γερμανικής σκέψης και επομένως του γερμανικού λαού και της εσωτερικής του κοινωνικής τάξης.

Όταν ο Δρ. Τοτ μπήκε στο κίνημα, ήταν 31 ετών. Η μέχρι τότε ζωή του περιλάμβανε, εκτός από το δημοτικό, σπουδές σε μια κλασσική δευτεροβάθμια εκπαίδευση. Από το 1910 έως το 1911 υπηρέτησε ως εθελοντής για ένα χρόνο στο 14ο Σύνταγμα Πεδινού Πυροβολικού στην

Καρλσρούη. Από το 1911 έως τον Αύγουστο του 1914 σπούδασε ξανά σαν πολιτικός μηχανικός στα Πολυτεχνεία του Μονάχου και της Καρλσρούης. Το 1913 πέρασε τις προκαταρκτικές εξετάσεις στο Πολυτεχνείο του Μονάχου. Το ξέσπασμα του πολέμου τον οδήγησε στο 14ο Σύνταγμα Πεδινού Πυροβολικού στο Δυτικό Μέτωπο. Στις 14 Οκτωβρίου τοποθετήθηκε στο 110ο Σύνταγμα Γρεναδιέρων ως έφεδρος υπολοχαγός. Σε αυτό πολέμησε μέχρι τον Ιανουάριο του 1916. Στη συνέχεια εντάχθηκε στην πολεμική αεροπορία, και έγινε παρατηρητής πλοηγός και τελικά έγινε διοικητής ανεξάρτητου αεροπορικού σχηματισμού στο δυτικό μέτωπο μέχρι το τέλος του πολέμου. Τραυματίστηκε σε αερομαχία. Το 1919 τελείωσε τις σπουδές του και και έδωσε εξετάσεις διπλώματος στο Πολυτεχνείο της Καρλσρούης, τον χειμώνα του 1920. Το διδακτορικό του στο Πολυτεχνείο του Μονάχου, ωστόσο, βασίζεται στο θέμα «Πηγές προέλευσης ελαττωμάτων στις οδικές επιφάνειες από ασφαλτικό σκυρόδεμα και άσφαλτο».

Στις 5 Ιανουαρίου του 1923 αυτός ο ο Διδάκτωρ Πολιτικός Μηχανικός Φριτς Τοτ από το Πφόρτσχαϊμ εντάχθηκε τελικά στο NSDAP, στο τοπικό παράρτημα Άιτινγκ στη Βαυαρία. Αμέσως μετά την άρση της απαγόρευσης του κόμματος από τις 23 Νοεμβρίου έως τις 25 Ιανουαρίου, έγινε ξανά μέλος. Εν τω μεταξύ ήταν συνεχώς αναστατωμένος και μόλις το 1924 σταμάτησαν οι διάφορες ποινικές διώξεις εναντίον του. Το 1931 εντάχθηκε στα SA, και, ως γνήσιος εθνικοσοσιαλιστής, ξεκίνησε ως απλός άνδρας των SA. Στη συνέχεια γίνεται αρχηγός ομάδας. Την ίδια χρονιά προήχθη σε Συνταγματάρχη, για να ανέλθει σε Ταξίαρχο, Υποστράτηγο, Αντιστράτηγο και Στρατηγό την περίοδο έως το 1933. Όμως η δράση του στο κόμμα δεν συνοψίζεται μόνο στην υπηρεσία των SA. Στην αρχή, εργάστηκε για τον Σύνδεσμο Γερμανών Αρχιτεκτόνων και Μηχανικών στο Μόναχο και ήταν επίσης τεχνικός σύμβουλος για την κατασκευή δρόμων στο τότε Γραφείο Οικονομικής Τεχνολογίας και Δημιουργίας θέσεων εργασίας του NSDAP. Το 1932, έγινε επικεφαλής της ομάδας ειδικών πολιτικών μηχανικών και περιφερειακός επικεφαλής του Συνδέσμου Γερμανών Αρχιτεκτόνων και Μηχανικών. Το 1934 το τμήμα που διηύθυνε συγχωνεύτηκε με αυτό του Συνδέσμου Γερμανών Αρχιτεκτόνων και Μηχανικών για να σχηματιστεί το Γραφείο Τεχνολογίας και, τελικά, η Εθνικοσοσιαλιστική Ένωση Γερμανικής Τεχνολογίας υπό την ηγεσία του. Το 1936, το τεχνικό γραφείο αναβαθμίστηκε σε κεντρικό τεχνικό γραφείο λόγω εξαιρετικών επιτευγμάτων του. Στο μεταξύ, αυτός ο άνθρωπος μπήκε σε εκείνη τη σφαίρα δραστηριοτήτων, που για πρώτη φορά τον παρουσίασε όχι μόνο στο γερμανικό λαό αλλά και σε ένα μεγάλο μέρος του κόσμου.

Μετά τα εγκαίνια της έκθεσης αυτοκινήτου το 1933, προσπάθησα να εφαρμόσω τις τότε πρόσφατα διακηρυγμένες αρχές στον τομέα όχι μόνο

της βελτίωσης του υπάρχοντος γερμανικού οδικού δικτύου, αλλά και της κατασκευής νέων, ειδικών αυτοκινητοδρόμων. Αυτό ήταν ένα γενικό σχέδιο, που αφορούσε ουσιαστικά μόνο βασικά ζητήματα. Μετά από εκτεταμένες εξετάσεις και συζητήσεις, πίστεψα ότι είχα βρει στον Δρ. Τοτ τον άνθρωπο που ήταν ικανός να κάνει πράξη αυτή τη θεωρητική πρόθεση.

Μου υποβλήθηκε ένα φυλλάδιο που δημοσίευσε ο ίδιος σχετικά με τις νέες προσεγγίσεις στην κατασκευή οδών και ενθάρρυνε ιδιαίτερα τις ελπίδες μου. Έπειτα από μακρές συζητήσεις, στις 23 Ιουνίου 1933, του ανέθεσα το έργο της κατασκευής του νέου αυτοκινητοδρόμου του Ράιχ και σε σχέση με αυτό γενικά τη μεταρρύθμιση ολόκληρου του γερμανικού συστήματος οδοποιίας σαν Γενικό Επιθεωρητή της γερμανικής οδοποιίας. Μέσα από αυτό, αυτός ο άνδρας είχε πλέον βρει έναν ρόλο που άρχισε να αναλαμβάνει με έναν πραγματικά ασυναγώνιστο και αθάνατο τρόπο. Στο σχεδιασμό και την υλοποίησή του, ο γερμανικός αυτοκινητόδρομος του Ράιχ είναι έργο ενός μοναδικού τεχνικού και καλλιτεχνικού ταλέντου.

Οι δρόμοι αυτοί αποτελούν πλέον αναπόσπαστο μέρος του γερμανικού Ράιχ, όμως στο μέλλον, όπως είναι αυτονόητο, αυτές οι μεγάλες γραμμές επικοινωνίας θα επεκταθούν σε ολόκληρο το ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών. Οι δρόμοι στη Γερμανία που την ίδια περίοδο διαπλατύνθηκαν, βελτιώθηκαν, ισιώθηκαν, αφαιρέθηκαν άσχημες στροφές και χτίστηκαν γέφυρες είναι τόσο εκτενείς που μόνο μια ενδελεχής μελέτη μπορεί να δώσει μια συνολική εντύπωση που προσεγγίζει αυτό το επίτευγμα. Όλοι εσείς, αγαπητοί μου σύντροφοι του κόμματος, θα θυμάστε εκείνες τις συγκλονιστικές στιγμές όταν αυτός ο Γενικός μας Επιθεωρητής οδοποιίας στη Γερμανία, ο Δρ. Τοτ, μίλησε στα Συνέδρια του Κόμματος του Ράιχ στη Νυρεμβέργη, συνοψίζοντας εν συντομία και με ακρίβεια την πρόοδο σε αυτή την αποστολή, η οποία είχε αρχίσει να ξεπερνά μακράν όλες τις κατασκευές μηχανικής που είχε δει ο κόσμος μέχρι σήμερα. Ως εκ τούτου, ήταν αυτονόητο ο άνδρας αυτός να διοριστεί τελικά γενικός εκπρόσωπος για τη ρύθμιση ολόκληρου του κατασκευαστικού κλάδου και στη συνέχεια να λάβει την ειδική του θέση στο τετραετές πρόγραμμα ως γενικός επιθεωρητής ειδικών καθηκόντων. Εν τω μεταξύ, τα σύννεφα μιας ολοένα και πιο αυξανόμενης απειλής πολέμου άρχισαν να υψώνονται γύρω από τη Γερμανία. Όταν οι αδιάκοπες εμπρηστικές ομιλίες του Τσώρτσιλ και των οπαδών του στην Αγγλία κατέστησαν σαφές ότι η ασταθής κατάσταση στις κοινοβουλευτικές δημοκρατίες μπορεί μια μέρα να οδηγήσει σε αλλαγή του καθεστώτος που ελέγχει αυτές τις χώρες και να χτυπήσει την ειρήνη, ένιωσα υποχρεωμένος να εξασφαλίσω την άμυνα του Ράιχ γρήγορα και γενναϊόδωρα. Είχα καταλήξει σε ένα σχέδιο που προέβλεπε

την κατασκευή μιας μεγάλης οχύρωσης απέναντι από τη Γραμμή Μαζινώ, αλλά χτισμένη με διαφορετικά κριτήρια, έτσι ώστε, σε κάθε περίπτωση, ακόμη και αν σημαντικές γερμανικές ένοπλες δυνάμεις ήταν δεσμευμένες στα ανατολικά, θα υπερασπιζόταν τη ζωτική δύση του Ράιχ ενάντια σε κάθε είδους επίθεση. Υπήρχε μόνο ένας άνθρωπος που ήταν ικανός να λύσει αυτό το μοναδικό έργο μηχανικής στην παγκόσμια ιστορία, και να το λύσει στο συντομότερο δυνατό χρόνο. Όταν ανακοίνωσα την απόφασή μου στον Στρατό και την Αεροπορία στις 28 Μαΐου 1938, έδωσα διαταγή στο Γενικό Επιθεωρητή Δόμησης Δρ. Τοτ, σε συνεργασία με τις αρμόδιες στρατιωτικές αρχές, να αναλάβει την ευθύνη και τη διαχείριση κατασκευής του πιο ουσιαστικού μέρους αυτού του γιγαντιαίου έργου, με την προϋπόθεση ότι τουλάχιστον πέντε χιλιάδες κατασκευές από σκυρόδεμα και θωρακισμένες κατασκευές θα πρέπει να είναι έτοιμες ή χρησιμοποιήσιμες το αργότερο μέχρι τον Σεπτέμβριο του 1938. Το πρώτο πρόγραμμα ορίστηκε σε 12.000 είδη συνολικά, αριθμός που αυξήθηκε σε περίπου 23.000 σε μόλις 1,5 λόγω συνεχών επεκτάσεων στο σύνολο, συμπεριλαμβανομένων των οχυρώσεων της πολεμικής αεροπορίας καθώς και των οχυρώσεων του μηχανικού. Οι τρέχουσες εμπειρίες του πολέμου ενίσχυσαν μόνο την πεποίθηση ότι καμία δύναμη στον κόσμο δεν θα μπορούσε να καταφέρει να διασπάσει αυτή τη γιγαντιαία οχύρωση όλων των εποχών. Στον κατασκευαστικό του σχεδιασμό, στα καθαρά οργανωτικά χαρακτηριστικά της κατασκευής, καθώς και στην τεχνική ολοκλήρωσή του, αυτό το θαυματουργό έργο θα παραμείνει για πάντα συνδεδεμένο με το όνομα του Δρ. Τοτ.

Το ξέσπασμα του πολέμου έδωσε αμέσως σε αυτόν τον ισχυρότερο οργανωτή της σύγχρονης εποχής νέα, επιπρόσθετα καθήκοντα. Ένα σύστημα μεγάλης κλίμακας δρομολογίων έπρεπε να ολοκληρωθεί το συντομότερο δυνατό σε περιοχές του Ράιχ των οποίων οι διαδρομές επικοινωνίας στο παρελθόν είχαν παραμεληθεί, ιδιαίτερα οδικής υποδομής. Χιλιάδες χιλιόμετρα δρόμων έπρεπε είτε να κατασκευαστούν είτε να διαπλατυνθούν, να ασφαλιστούν και να απαλλαγούν από τη σκόνη. Μάλιστα, όταν τελικά άρχισαν οι μάχες, οι μονάδες που δημιουργήθηκαν από αυτό το μοναδικό οργανωτικό ταλέντο βάδισαν πίσω ή μαζί με τα στρατεύματα, αφαίρεσαν εμπόδια, κατέστρεψαν γέφυρες, βελτίωσαν δρόμους, παντού κατασκεύασαν νέες διαβάσεις πάνω από κοιλάδες, φαράγγια, ποτάμια, κανάλια και έτσι υποβοηθήσαν το μηχανικό του στρατού με αναντικατάστατο τρόπο, στο οποίο αυτή η ανακούφιση του έδωσε τη δυνατότητα να κινηθεί πιο κοντά στο προπορευόμενο μέτωπο για να συμμετάσχει πιο ενεργά στις μάχες, που διαφορετικά δεν θα μπορούσε να είναι παρόν. Η νίκη στη Νορβηγία και η νίκη στη δύση έφεραν νέα καθήκοντα. Ο σύντροφος του κόμματος Τοτ, ο οποίος είχε διοριστεί νωρίτερα Υπουργός Εξοπλισμών και Πυρομαχι-



κών του Ράιχ, και ως εκ τούτου ήταν υπεύθυνος για την τακτοποίηση και τον έλεγχο μιας νέας, πραγματικά τεράστιας περιοχής, ανέλαβε το πρόσθετο καθήκον της προστασίας των κατακτημένων ακτών από την επίθεση του εχθρού κατασκευάζοντας νέα γιγαντιαίες οχυρώσεις. Πέρα από αυτό, η πατρίδα και το μέτωπο έπρεπε να εφοδιαστούν με δομές για παθητική και ενεργητική αεράμυνα, οι οποίες είναι και μοναδικές στην ιστορία και μέχρι στιγμής ανέγγιχτες και πιθανότατα θα παραμείνουν για πολύ καιρό ακόμη. Η εφευρετική και οργανωτική του ιδιοφυΐα πέτυχε την ανέγερση κατασκευών από σκυρόδεμα για πολλά υποβρύχια στο συντομότερο δυνατό χρόνο, κατασκευές που δεν μπορούν να καταστραφούν ακόμη και από βαριές βόμβες. Υπό την ηγεσία του κατασκευάστηκαν γιγάντιες εγκαταστάσεις πυροβολαρχιών από σκυρόδεμα και χάλυβα. Καταφύγια αεροπορικών επιδρομών και οχυρώσεις κατασκευάστηκαν για εκατοντάδες χιλιάδες ανθρώπους, που το είδος τους δεν υπάρχει σε καμία χώρα του κόσμου. Ο πόλεμος στα ανατολικά έθεσε στην Οργάνωση Τοτ νέα καθήκοντα. Το μήκος σε χιλιόμετρα των επισκευασμένων δρόμων και οι αριθμοί των νεόκτιστων γεφυρών είναι άπειρα. Όλο αυτό το τεράστιο έργο, ωστόσο, συμπεριλαμβανομένης της δραστηριότητάς του ως Υπουργού Εξοπλισμών και Πυρομαχικών του Ράιχ, αυτός ο άνθρωπος το έφερε εις πέρας με ελάχιστο βοηθητικό προσωπικό. Χωρίς αμφιβολία σε αυτόν τον τομέα ήταν ο μεγαλύτερος οργανωτής που ο γερμανικός λαός είχε αποκαλέσει δικό του μέχρι τώρα. Μακριά από κάθε γραφειοκρατισμό, ήξερε πώς να κάνει χρήση όλων των θέσεων και των δυνάμεων με τον μικρότερο δυνατό εξοπλισμό, που είτε ήταν προηγούμενως υπεύθυνοι για την επίλυση των προβλημάτων του είτε φαινόταν κατά τα άλλα χρήσιμοι για αυτό. Πολλά από αυτά που δημιούργησε αυτός ο άνθρωπος θα γνωστοποιηθούν στον γερμανικό λαό μόνο μετά τον πόλεμο, και έτσι θα γίνουν αντικείμενο θαυμασμού γι' αυτόν. Αυτό που έχει δημιουργήσει αυτός ο άνθρωπος είναι τόσο μοναδικό που δεν μπορούμε να τον ευχαριστήσουμε αρκετά γι' αυτό.

Όταν όμως μιλάω για τον τεχνικό και οργανωτή Φριτς Τοτ μέχρι τώρα, πρέπει τώρα να κάνω μια ειδική μνεία στον άνθρωπο που ήταν τόσο κοντά σε όλους μας. Δεν μπορεί να υπάρξει καλύτερος χαρακτηρισμός της προσωπικότητάς του από τη δήλωση ότι αυτός ο πανίσχυρος χειριστής των ανθρώπων στην εργασία δεν είχε ποτέ ούτε έναν εχθρό στο κίνημα ούτε στους συνεργάτες του. Οφείλω ο ίδιος να τον ευχαριστήσω ιδιαίτερα που όχι μόνο δεν ξέχασε ή εγκατέλειψε ποτέ τις εθνικοσοσιαλιστικές ιδέες και τους στόχους του κινήματος, παρά τον φόρτο εργασίας του, αλλά αντιθέτως έγινε συνδημιουργός του κόσμου των ιδεών μας. Και αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τη στάση του απέναντι στα κοινωνικά προβλήματα της ζωής. Ο άνθρωπος που διηύθυνε ο ίδιος εκατομμύρια εργάτες, δεν ήταν μόνο ένας αληθινός σοσιαλιστής στο

μυαλό του, αλλά πάνω απ' όλα στην καρδιά του. Η μοίρα τον ανάγκασε κάποτε, αυτόν τον μεγαλύτερο οδοποιό όλων των εποχών, να κερδίζει το ψωμί του δουλεύοντας ως κοινός εργάτης, όπως με ανάγκασε και εμένα να κάνω στα νιάτα μου. Όχι μόνο δεν ντρεπόταν ποτέ γι' αυτό, αντιθέτως: αργότερα ήταν πάντα στιγμές περήφανων και χαρούμενων αναμνήσεων, όταν αυτός, ο τεράστιος εργοδηγός που είχε ο κόσμος μέχρι τώρα, μπορούσε να κοιτάξει ή να δείξει τη δική του εικόνα, στην οποία καλυμμένος με σκόνη και χώμα, δούλευε σε έναν δρόμο με σκισμένα ρούχα εργασίας ή στεκόταν μπροστά στο βραστήρα με πίσσα που έβραζε. Εξαιτίας αυτού, αγαπούσε τόσο πολύ τους «Γερμανούς οδοποιούς» του, όπως τους αποκαλούσε. Ήταν η αδιάκοπη προσπάθειά του να βελτιώσει τις κοινωνικές τους συνθήκες διαβίωσής τους, που συχνά ήταν πολύ δύσκολες, να αντικαταστήσει τις παλιές άθλιες σκηνές τους με σύγχρονα υπνοδωμάτια και σαλόνια, να απαλλάξει τα στρατόπεδά τους από την ατμόσφαιρα ψυχρής μαζικής διαμονής και κυρίως ήθελε να ενσταλάξει στους εργάτες την αίσθηση ότι η οδοποιία – όπως και όλο το οικοδομικό εμπόριο γενικά – ήταν ένα είδος εργασίας για το οποίο ο καθένας από αυτούς μπορούσε να είναι ιδιαίτερα περήφανος, γιατί δημιουργεί όχι μόνο προϊόντα μεγάλης σημασίας για τον άνθρωπο, αλλά και προϊόντα μεγάλης αντοχής. Πριν τον Δρ. Τοτ, η δουλειά του εργάτη οδοποιίας ήταν μόνο ένα επάγγελμα που δεν είχε μεγάλη εκτίμηση. Σήμερα, οι δεκάδες χιλιάδες Γερμανοί κατασκευαστές δρόμων έχουν γίνει μια περήφανη κοινότητα που γνωρίζει την αξία της. Κάνοντάς το αυτό, συνεισέφερε στο εθνικοσοσιαλιστικό εκπαιδευτικό έργο, για το οποίο πρέπει να του είμαστε ιδιαίτερα ευγνώμονες, ειδικά σήμερα· γιατί αν κάθε ανθρώπινη πρόοδος χρειάζεται ένα πρότυπο για να αγωνιστεί, τότε η Οργάνωση Τοτ δημιούργησε εδώ μόνιμα κοινωνικά πρότυπα και βρισκόταν στη διαδικασία να τα αναπτύξει περαιτέρω. Σιγά-σιγά, σκόπευε όχι μόνο να εξαλείψει εδώ μια κοινωνική αδικία, αλλά και την απερίσκεπτη ανθρώπινη βλακεία για πάντα.

Ανεξάρτητα από το αν αυτός ο άνθρωπος ήταν με εργάτες, υπουργούς ή στρατηγούς, παρέμενε πάντα ο ίδιος. Ήταν ένας με αυτοπεποίθηση καθώς και σεμνός ηγέτης και ο στοργικός φίλος κάθε αξιοπρεπούς εργαζόμενου εθνοσυντρόφου. Δεν είναι λοιπόν περίεργο που αυτός ο άνθρωπος, που τόσο αγαπούσε τον λαό του, προσκολλήθηκε στην οικογένειά του, τη γυναίκα του και τα παιδιά του με την ίδια τρυφερή αγάπη. Κάθε ελεύθερη ώρα του, αυτός ο δημιουργός των μεγαλύτερων τεχνολογικών κατασκευών – αν ήταν δυνατόν – την περνούσε για να δει τις μεγάλες δημιουργίες της φύσης, στο σπιτάκι στη λίμνη ανάμεσα στα αγαπημένα βαυαρικά βουνά του. Όταν ολοκληρώθηκε το Δυτικό τείχος, εν μέρει κάτω από τα πυρά του εχθρικού πυροβολικού και ενώ οι φάλαγγες της Οργάνωσης Τοτ ενώθηκαν για πρώτη φορά με τις προελαύνουσες στρατιές στην Πολωνία και εξασφάλιζαν τις προμήθειες

τους, σκέφτηκα να του απονεύω τον Σταυρό του Ιππότη για το ρόλο του σαν ένα από τα ηγετικά στελέχη της γερμανικής αντίστασης και τη γερμανική θέληση προσαρμοστικότητας σε αυτόν τον πόλεμο. Άλλαξα γνώμη, γιατί αυτό το βραβείο – όσο ένδοξο κι αν είναι – δεν θα μπορούσε ποτέ να δικαιώσει τη σημασία αυτού του μοναδικού ανθρώπου. Είχα ήδη πάρει την απόφαση εκ των προτέρων να καθιερώσω ένα γερμανικό μετάλλιο που, βασισμένο στις αρχές του κινήματός μας, θα τιμούσε σε αρκετές κατηγορίες την τιμή που θα μπορούσε να κερδίσει ένας Γερμανός υπηρετώντας το λαό του. Μετά την ολοκλήρωση της εκστρατείας στη Γαλλία, είπα στον Δρ Τοτ ότι μια μέρα θέλοντας να του δείξω την αναγνώριση για τις υπηρεσίες του θα είναι ο πρώτος στον οποίο θα απονεύω την υψηλότερη κατηγορία αυτού του μεταλλίου. Από σεμνότητα, δεν ήθελε να το ακούσει εκείνη τη στιγμή. Όπως το Εθνικό Βραβείο Τεχνών και Επιστημών, το οποίο έφερε και ο Δρ. Τοτ, και το οποίο είχε απονεμηθεί για πρώτη φορά στον εκλιπόντα καθηγητή Τρόοστ, σήμερα λοιπόν, στο όνομα του γερμανικού λαού και του εθνικοσοσιαλιστικού του κινήματος, απονέμω το νέο μετάλλιο για πρώτη φορά στον αγαπητό και αξέχαστο σύντροφο του κόμματος Δρ. Τοτ, τον γενικό επιθεωρητή των δρόμων μας, τον αρχιτέκτονα του Δυτικού μας Τείχους, τον οργανωτή των εξοπλισμών και των πυρομαχικών μας στον μεγαλύτερο πόλεμο του λαού μας για την ελευθερία και το μέλλον του. Από την πλευρά μου, μπορώ να προσθέσω μόνο λίγες λέξεις σε αυτό.

Σε αυτόν τον άνθρωπο έχασα έναν από τους πιο πιστούς συνεργάτες και φίλους μου. Βλέπω τον θάνατό του και σαν συνεισφορά του εθνικοσοσιαλιστικού κινήματος στον αγώνα του λαού μας για ελευθερία.